

# Die ICE-Story

Konrad Koschinski

Geprüft durch DT-Control  
Infoprogramm,  
nicht jugendbeeinträchtigend

Ausklapp-Poster  
Video-DVD Laufzeit 87 Minuten  
Umfang 108 Seiten  
DVD  
VIDEO/ROM™



Typen  
Technik  
Trends

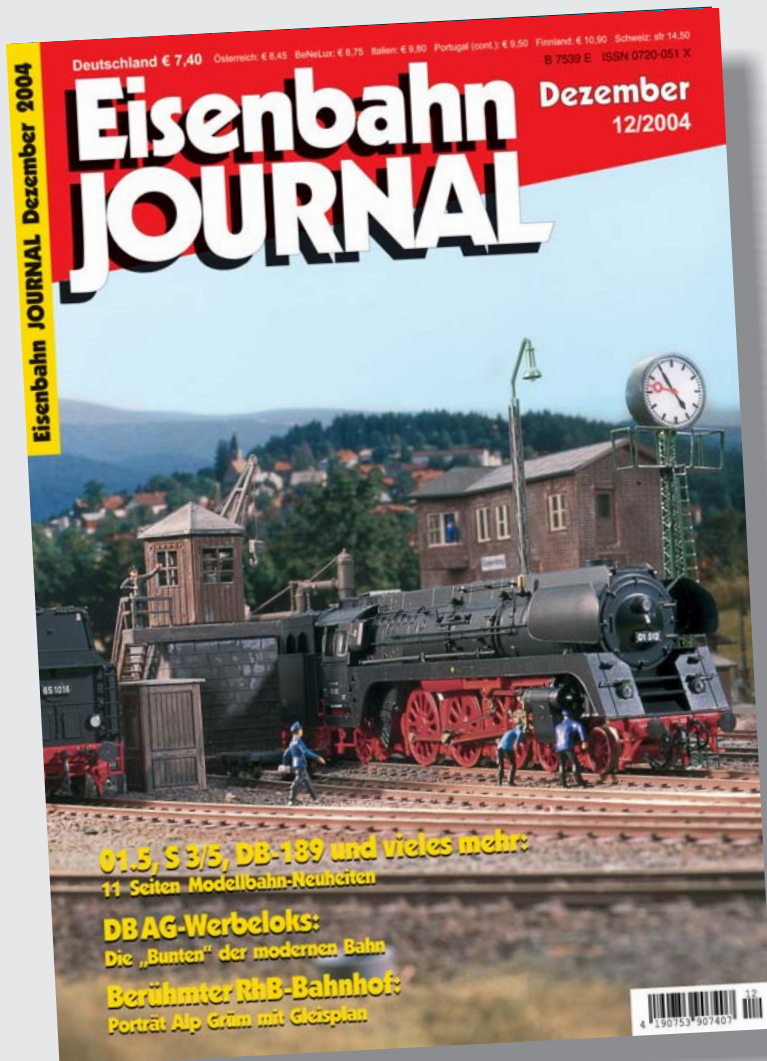


Best.-Nr. 70 04 01



4 196675 015008

# Kompetenz in Vorbild und Modell



Seit mehr als 25 Jahren ist das Eisenbahn-Journal die Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – Monat für Monat, 120 Seiten stark, hochwertig illustriert und in großzügiger Aufmachung. Hier finden Sie historische Bilddokumente und Wissenswertes aus der Blütezeit des Dampfbetriebs ebenso wie Berichte und Fotoreportagen aus dem heutigen Bahnbetrieb, Fahrzeugporträts und Modellneuheiten, tolle Modellbahn-Anlagen, wertvolle Tipps für die Modellbahnpraxis und vieles mehr. Als Eisenbahn-Journal-Leser sind Sie stets bestens informiert über die Welt der großen und der kleinen Bahnen – lassen Sie sich überzeugen!

Das Eisenbahn-Journal gibt's jeden Monat neu beim Fach- und Zeitschriftenhändler, Im Bahnhofsbuchhandel oder direkt beim Verlag: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

## Jetzt testen und Geschenk kassieren: Schnupperabo + Werkzeugset = € 14,40



Sie erhalten drei Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben und als Dankeschön ein umfangreiches, handliches Miniatur-Werkzeugset für zusammen nur € 14,40 statt € 22,20 beim Einzelkauf. Wenn Ihnen das Eisenbahn-Journal gefällt, erhalten Sie anschließend ein Jahresabonnement über 12 Ausgaben plus Messe-Sonderausgabe zum Abo-Vorzugspreis von nur € 84,50 (statt € 96,80 bei Einzelkauf).

Hier gibt's das Schnupperabo:

- Gleich 02 11 / 69 07 89 24 anrufen
- Fax an 02 11 / 69 07 89 50
- E-Mail an [bestellung@pms-abo.de](mailto:bestellung@pms-abo.de)
- Bestellung an PMS-Aboservice, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf schicken

# 20 Jahre InterCityExpress: Erwartungen erfüllt, Zenit erreicht?

**S**tolze 20 Jahre gibt es ihn nun also schon, den ICE – sechs in Sachen Erprobung und fast 14 im planmäßigen Betrieb. 1991, als der kommerzielle Hochgeschwindigkeitsverkehr startete, stehen die eleganten neuen Züge wie kein anderes Fahrzeug als Synonym für die mit den Slogans „Neue Bahn“ oder „Unternehmen Zukunft“ in Angriff genommene Modernisierung der Deutschen Bundesbahn, einem damals längst überfälligen Verjüngungsprozess, der auch 1994 nach der Fusion von DB und DR zur Deutschen Bahn AG weiterhin auf den ICE als Headliner setzt. Und noch heute gibt es trotz eines zwischenzeitlich auch bei Elloks und Regionaltriebwagen nahezu umfassend erneuerten Fuhrparks kaum einen Werbeauftritt oder eine Broschüre der DB AG, die sich nicht mit einem der ICE-Typen als Zugpferd schmückt.

Schon vor dem tragischen Tiefpunkt der 20jährigen Geschichte, der Katastrophe von Eschede im Juni 1998, erfüllen die ICE-Züge der ersten und zweiten Generation die in sie gesetzten Hoffnungen. Auch der Eschede-Schock bringt den Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht von der Erfolgsspur ab. Als die gegenüber den Typen 1 und 2

noch deutlich schnittigeren ICE 3 für Tempo 300 auf der Neubaustrecke Köln–Frankfurt/Main sowie die Neigetechzüge ICE-T und ICE-TD die weiße Flaggschiff-Flotte ergänzen, wird das Produkt InterCityExpress endgültig zum Umsatzträger Nummer Eins von DB-Fernverkehr.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 legt der ICE sogar noch einen Prozentpunkt zu: 58 Prozent des Fernverkehrsangebots der DB AG werden nun von ICE-Zügen bestritten. Der Anteil wäre freilich geringer, hätte das Bahn-Management die ursprüngliche Produktphilosophie vom reinen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit höchstem Reisekomfort nicht zugunsten der ICE-T-Typen etwas lockerer definiert, die ja mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h bei der Elektro- und Maximaltempo 200 bei der (bekanntermaßen glücklosen) Dieselvariante keine HGV-Züge im eigentlichen Sinne sind.

**D**och aus welchem Blickwinkel man es auch betrachtet – mit dem jetzt erreichten Umfang und Niveau des ICE-Verkehrs scheint der Zenit vorläufig erreicht zu sein, wenn nicht gar überschritten. Denn auf dem Weg ins dritte Jahrzehnt zeichnet sich gegenwärtig kein weiterer Familienzuwachs ab. Ob es eine vierte ICE-Generation geben wird, ist derzeit völlig offen, zumal man bei der DB AG hinter den Kulissen mittelfristig auch ein Comeback des lobbyspannten Fernverkehrs nicht ganz ausschließen möchte.

Selbst das seit einigen Jahren angedachte deutsch-französische Gemeinschaftsprojekt „Highspeed Train Europe“ ist kürzlich auf Eis gelegt worden, sodass Frankreichs Hochgeschwindigkeits-Planer vorerst wieder Gelegenheit haben,

mit neuen reinen TGV-Projekten die bereits vorhandene Typenvielfalt des Train à Grande Vitesse erneut zu bereichern und dem ICE davon zu fahren. Noch ist es aber nicht soweit.

Nun gilt es erst einmal, eine 20jährige ICE-Story, die es in sich hat, gebührend Revue passieren zu lassen. Die Geschichte eines erfolgreichen modernen Zugkonzepts, das weitaus vielfältigere betriebliche Aspekte und spannendere Technik zu bieten hat, als so mancher – eher retrogewandte – Eisenbahnfreund hinter der weißen Flotte vielleicht vermuten mag.

**E**rgänzt haben wir die ausführlichen Porträts aller ICE-Typen u.a. mit der Vorgeschichte zur Erprobung des InterCityExperimental sowie der Chronik des planmäßigen ICE-Betriebs samt aller wissenswerten Daten und Fakten.

Schließlich gibt es noch zwei besondere Extras im Extra-EJ: Zum einen eine DVD rund um das Thema ICE mit Filmsequenzen, Bildschirmschoner sowie zwei älteren Sonderausgaben und rund 20 Beiträgen aus EJ-Monatsheften in digitaler Form. Zum anderen eine Beilage mit Zeichnungen aller ICE-Typen.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, sei nun eine anregende Lektüre gewünscht und der ICE-Flotte allzeit gute Fahrt.

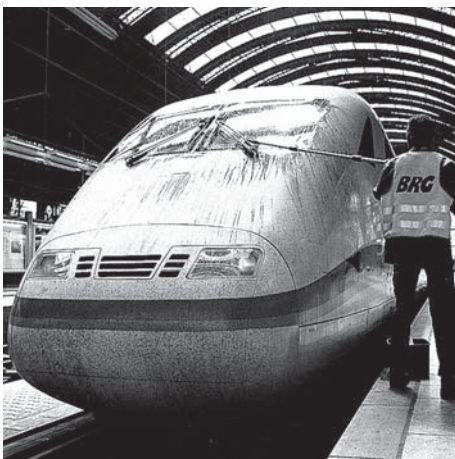
GERHARD ZIMMERMANN

## Zugkräftige Marke im Wandel

1991 schaffte die Bundesbahn den Quantensprung zum planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehr – heute ist der ICE Umsatzträger Nummer eins für DB Fernverkehr.  
**14 Jahre ICE-Verkehr • ab Seite 72**

## Der InterCityExperimental

Voll gepackt mit Innovationen, diente Deutschlands erster HGV-Zug vor allem als Versuchsträger für den ICE 1. Mit 406,9 km/h errang er 1988 das „Blaue Band der Schiene“.  
**ICE-V • ab Seite 18**



## Flaggschiffe der „Neuen Bahn“

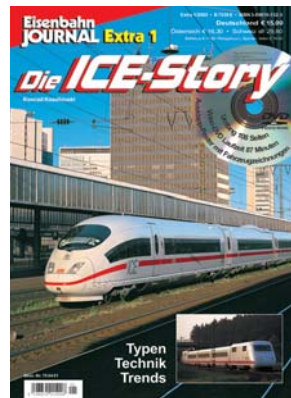
Mit 60 Triebzügen des Typs ICE 1 startete 1991 der Schnellverkehr bis zu Tempo 250 auf den Neubau-  
strecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg.  
**ICE 1 • ab Seite 26**

## ICE-Lokführer – ein Traumjob?

Wenn überhaupt noch Lokführer, dann möchten coole Kids von heute wohl am ehesten „ICE-Pilot“ werden. Ein Erfahrungsbericht zeigt aber, dass ICE-Lokführer keinesfalls abheben.  
**Aus der Praxis • ab Seite 62**

## Kurvenstars und ein Loser-Typ

Mit „nur“ 230 km/h Spitze sind die Neigetechnik-ICES keine Hochgeschwindigkeitszüge im eigentlichen Sinn, fahren aber flott durch Kurven und zählen zur weißen Familie.  
**ICE-T und ICE-TD • ab Seite 64**



TITELBILD: Den Anfang machte noch zu Bundesbahn-Zeiten der InterCityExperimental (KLEINES BILD); mit den Triebzügen der dritten Generation (ICE 3 in Essen Hauptbahnhof, GROSSES BILD) rollte der Hochgeschwindigkeitsverkehr der DB AG ins neue Jahrtausend.  
FOTOS: GEORG WAGNER, MARCUS NIEDT

- **Editorial**  
20 Jahre ICE: Soll erfüllt! Bedarf gedeckt? 3
- **Galerie**  
ICE-Highlights 6
- **HGV-Historie**  
Anlauf zur Hochgeschwindigkeit 14
- **ICE-V**  
Der InterCityExperimental 18
- **ICE 1, Baureihen 401/801-804**  
Flaggschiffe des „Unternehmens Zukunft“ 26
- **ICE 2, Baureihen 402/805-808**  
Der halbierte Lindwurm 42
- **ICE-S und ICE-D**  
Wegbereiter für die dritte Generation 48
- **ICE 3, Baureihen 403 und 406**  
Topzüge für das neue Jahrtausend 52
- **Aus der Praxis**  
Lokführer auf dem ICE – ein Traumjob? 62
- **ICE-T, Baureihen 411/415, und ICE-TD, Baureihe 605**  
Kurvenstars und ein Loser-Typ 64
- **14 Jahre ICE-Verkehr**  
Zugkräftige Marke im Wandel – Chronologie 72
- **Projekte**  
Vorerst kein „Airbus auf Schienen“ 96
- **Auf einen Blick**  
Typen, Linien, Namen, Nummern tabellarisch 99
- **Verschiedenes**  
Quellenverzeichnis, Vorschau & Impressum 105/106



### Vorerst kein „Airbus auf Schienen“

Ob doppelstöckig, extrabreit oder das deutsch-französische Vorhaben „Highspeed Train Europe“ – viele ICE-Varianten der Zukunft wurden schon skizziert. Was wird daraus?

**Projekte • ab Seite 96**

### PLUS: Die Extras im Extra-EJ

- DVD (eingeklebt auf Seite 3)
- Faltbeilage mit ICE-Typenübersicht und ICE-3-Zeichnungen



**26. September 1985:** Dieses Datum markiert den Beginn der ICE-Ära. An diesem Tag unternahm der ICE-V erstmals Probefahrten mit allen drei Mittelwagen – von der Öffentlichkeit weitgehend unbeachtet.

FOTO ANDREAS RITZ







**Zugkräftige Marke:** Der InterCityExpress wurde rasch zum Markenzeichen der „Neuen Bahn“. Heute ist er für DB Fernverkehr Umsatzträger Nummer eins. 2003 waren es 1,483 Milliarden Euro.

FOTO KONRAD KOSCHINSKI



